EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

k Uredbi Evropskega parlamenta in Sveta

o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009

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

Povzetek

Ocena učinka o razvoju emisijskih standardov Euro 7 za osebne avtomobile, kombinirana vozila, tovornjake in avtobuse.

A. Nujnost ukrepanja

V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?

Kljub napredku pri zmanjševanju škodljivih emisij z uvedbo preizkušanja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo (RDE), leta 2017 so bile v oceni emisijskih standardov Euro 6/VI za osebne avtomobile/kombinirana vozila oziroma tovornjake/avtobuse ugotovljene tri ključne težave, ki kažejo, da obstoječi standardi ne prispevajo dovolj k zmanjšanju emisij onesnaževal iz cestnega prometa v EU: (1) emisijski standardi za vozila so prezapleteni; (2) sedanje mejne vrednosti emisij onesnaževal so zastarele, saj številna škodljiva onesnaževala še vedno niso urejena s predpisi, s sedanjimi tehnologijami pa je mogoče dodatno zmanjšati emisije; (3) dejanske emisije vozil, ki nastajajo med vožnjo, niso dovolj uravnavane v celotni življenjski dobi vozila (npr. standard Euro 6 zahteva trajnost le 5 let, povprečna starost osebnih avtomobilov na cestah EU pa je 10,8 leta). Kljub predlaganemu cilju 100-odstotnega zmanjšanja izpustov CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila do leta 2035, vse večjemu deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil ter novim vozilom Euro 6d/VI E, ki prihajajo na trg, ni mogoče doseči nizke ravni onesnaženosti za emisije onesnaževal iz cestnega prometa, in sicer niti za tradicionalna onesnaževala, kot so NOx, izpušni delci ali metan, niti za nova, kot so smejalni plin ali delci iz zavor in pnevmatik, ki niso izpušni delci in so prisotni ne glede na motor.

Kaj bi bilo treba doseči?

Splošni cilj je dvojen, in sicer zagotoviti pravilno delovanje enotnega trga z določitvijo ustreznejših in stroškovno učinkovitejših pravil, primernih za prihodnost, za emisije iz vozil ter zagotoviti visoko raven varstva okolja in zdravja v EU z nadaljnjim zmanjševanjem emisij onesnaževal zraka iz cestnega prometa za čim hitrejši napredek proti ničelnemu onesnaževanju, kot se zahteva v akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje. Cilj pobude je doseči naslednje posebne cilje: (1) zmanjšati zapletenost sedanjih emisijskih standardov Euro, da bi se znižali upravni stroški in olajšalo učinkovito izvajanje; (2) zagotoviti posodobljene mejne vrednosti za vsa ustrezna onesnaževala zraka ter (3) izboljšati uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?

Z emisijskimi standardi Euro 6/VI za osebne avtomobile/kombinirana vozila in tovornjake/avtobuse je že vzpostavljena povsem harmonizirana zakonodaja EU. Ukrepi na nacionalni ali mednarodni ravni verjetno ne bodo prinesli optimalnih rezultatov, saj sta onesnaženost zraka in cestni promet čezmejne narave. Brez skupnega ukrepanja na ravni EU bi lahko države članice sprejele številne različno stroge predpise. To bi vodilo v razdrobljenost trga in škodovalo delovanju enotnega trga. Zato so ukrepi EU za obravnavanje težave prekomernih emisij onesnaževal iz cestnega prometa povsem upravičeni.

B. Rešitve

Katere so različne možnosti za dosego ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?

Možnosti politike 1, 2a, 2b in 3a (možnost 3b visokim digitalnim ciljem je bila zavrnjena) so bile razvite v skladu s posebnimi cilji. Cilj vseh možnosti je zmanjšati zapletenost veljavnih standardov emisij Euro z uvedbo poenostavitvenih ukrepov. Najnovejše mejne vrednosti emisij za vsa ustrezna onesnaževala zraka so določene v možnosti 1 z zelenimi cilji z nizko ravnjo ambicioznosti, v možnostih 2a in 3a z zelenimi cilji z zmerno ravnjo ambicioznosti ter v možnosti 2b z zelenimi cilji z visoko ravnjo ambicioznosti. Uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, se pri možnosti politike 1 izboljša z mejami preizkušanja z nizko ravnjo ambicioznosti pri dejanski vožnji, pri možnosti 2a z mejami preizkušanja z zmerno ravnjo ambicioznosti pri dejanski vožnji in zahtevami glede trajnosti, pri možnosti 2b z mejami preizkušanja z visoko ravnjo ambicioznosti pri dejanski vožnji in zahtevami glede trajnosti ter pri možnosti 3a z mejami preizkušanja z zmerno ravnjo ambicioznosti pri dejanski vožnji, zahtevami glede trajnosti in novim digitalnim ciljem s stalnim spremljanjem emisij. Splošna ocena sorazmernosti uspešnosti, učinkovitosti in skladnosti vsake od možnosti je pokazala, da je mogoče prednostno možnost omejiti na možnost politike 3a z zelenimi in digitalnimi cilji s srednjo ravnjo ambicioznosti za lahka in težka tovorna vozila.

Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?

Javno posvetovanje je pokazalo, da deležniki iz industrije na splošno bolj podpirajo osnovni scenarij, tj. scenarij „brez spremembe politike“, če se predpostavlja, da se še naprej uporabljajo standardi Euro 6/VI, ali možnost 1 z zelenimi cilji z nizko ambicioznostjo. Natančneje, izrazili so pomisleke glede tehnoloških možnosti za zmanjšanje

emisij, zlasti pri možnosti 2b. Po drugi strani pa so države članice, predstavniki civilne družbe in državljani izrazili večjo podporo ukrepom v okviru možnosti 2 in 3 z zelenimi in digitalnimi cilji z zmerno do visoko ravnjo ambicioznosti.

C. Učinki prednostne možnosti

Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Učinki so bili ocenjeni glede na osnovni scenarij ob predpostavki, da bodo še naprej veljali trenutno veljavni koraki standardov Euro 6 d/VI E in nedavni predlog revidiranih standardov emisij CO_2 za osebne avtomobile/kombinirana vozila. Prednostna možnost politike 3a z dvojim zelenim in digitalnim ciljem ponuja znatne pozitivne učinke na javno zdravje in okolje, izražene kot denarne koristi za zdravje in okolje, ki zajemajo vsa onesnaževala do leta 2050. Glavno gonilo teh pozitivnih učinkov je zmanjšanje škodljivih emisij onesnaževal zraka. Na primer, emisije NOx pri osebnih avtomobilih/kombiniranih vozilih leta 2035 pri možnosti politike 3a znašajo le 221 kt, v primerjavi z 389 kt po osnovnem scenariju. Emisije NOx za tovorna vozila/avtobuse leta 2035 pri možnosti politike 3a znašajo le 313 kt, v primerjavi s 705 kt po osnovnem scenariju. Ocenjuje se, da bo zmanjšanje emisij onesnaževal v obdobju 2025–2050 vodilo k skupnim denarnim koristim za zdravje v višini 56 milijard EUR pri osebnih avtomobilih/kombiniranih vozilih in 134 milijard EUR pri tovornih vozilih/avtobusih. Poleg tega prednostna možnost politike 3a pomeni skupne prihranke stroškov za podjetja, ki so v obdobju 2025–2050 ocenjeni na 4,7 milijarde EUR za osebne avtomobile/kombinirana vozila in 0,6 milijarde EUR za tovorna vozila/avtobuse.

Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Ocenjuje se, da se bodo skupni regulativni stroški za avtomobilsko industrijo pri prednostni možnosti povišali. To je posledica naraščajočih znatnih stroškov usklajevanja v obliki stroškov opreme za tehnologije za uravnavanje emisij ter s tem povezanih stroškov raziskav, razvoja in kalibracije, vključno s stroški objektov in orodij. Skupni dodatni regulativni stroški v obdobju 2025–2050 so ocenjeni na 35 milijard EUR za osebne avtomobile/kombinirana vozila in 18 milijard EUR za tovorna vozila/avtobuse. Če se upoštevajo tudi ocenjeni prihranki stroškov, se pričakuje, da se bodo skupni stroški na vozilo povišali za 304 EUR za osebne avtomobile/kombinirana vozila in za 2 681 EUR za tovorna vozila/avtobuse. Stroški na vozilo naj ne bi predstavljali več kot 2–3 % povprečne cene vozila v katerem koli segmentu vozil za osebne avtomobile/kombinirana vozila in tovorna vozila/avtobuse.

Kakšen bo vpliv na MSP in konkurenčnost?

Čeprav prednostna možnost vpliva na stroške proizvajalcev, ki so večinoma velika podjetja, bi pozitivno vplivala tudi na njihovo konkurenčnost. Uporaba najboljših razpoložljivih tehnologij za uravnavanje emisij in novih tipal podpira dostop do ključnih mednarodnih trgov, zlasti Združenih držav Amerike in Kitajske, ki imata strožje zahteve glede mejnih vrednosti emisij. Na 35 opredeljenih proizvajalcev, ki so MSP in običajno izdelujejo osebne avtomobile na podlagi pogonskih sistemov velikih proizvajalcev, to predvidoma ne bo bistveno vplivalo, zlasti ker proizvajalcem majhnih serij še naprej ne bo treba izvajati nekaterih preizkusov.

Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?

Dodatni regulativni stroški so posledica povišanja stroškov strojne opreme, raziskav in razvoja ter s tem povezane kalibracije, zato jih bodo krili proizvajalci in dobavitelji avtomobilov. Pričakuje se, da bodo akterji v industriji te stroške prenesli na svoje potrošnike. Na splošno se ne pričakujejo znatni učinki na nacionalne proračune in uprave.

Bo imela pobuda tudi druge pomembnejše učinke?

S stalnim spremljanjem emisij bi bilo potrošnikom na voljo več informacij o emisijskih vrednostih vozil, poleg tega pa bi se olajšalo odkrivanje neskladnosti in nepravilnega delovanja. To naj bi pozitivno vplivalo na zaupanje potrošnikov in pripomoglo k posodobitvi postopkov tehničnih pregledov. Prednostna možnost naj bi imela tudi nekoliko pozitiven učinek na enotni trg za vsa vozila, na znanje in spretnosti delavcev ter na zaposlovanje. Poleg tega se bo z ureditvijo trajnosti baterij v vozilih spodbujalo sprejemanje akumulatorskih električnih vozil.

Sorazmernost

S predlaganim ukrepom se uresničuje cilj pobude, tj. cilj EU glede ničelnega onesnaževanja, ne da bi se preseglo to, kar je potrebno za zmanjšanje zapletenosti veljavnih emisijskih standardov Euro, da bi se tako zagotovile posodobljene mejne vrednosti za vsa ustrezna onesnaževala zraka in izboljšalo uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

D. Spremljanje

Kdaj se bo politika pregledala?
Za pregled emisijskih standardov Euro 7, ki je načrtovan z vmesno oceno pobud iz svežnja „Pripravljeni na 55“, je opredeljenih več kazalnikov spremljanja.