ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

**ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

***που συνοδεύει το έγγραφο***

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7) και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009**

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

## Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την ανάπτυξη προτύπων εκπομπών Euro 7 για αυτοκίνητα, ημιφορτηγά, φορτηγά και λεωφορεία.

## Α. Ανάγκη ανάληψης δράσης

**Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;**

Παρά την πρόοδο στη μείωση των επιβλαβών εκπομπών μέσω της θέσπισης δοκιμών εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) το 2017, κατά την αξιολόγηση των προτύπων εκπομπών Euro 6/VI για αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και φορτηγά/λεωφορεία αντίστοιχα, εντοπίστηκαν τρία βασικά προβλήματα που δείχνουν ότι τα υφιστάμενα πρότυπα δεν συμβάλλουν επαρκώς στη μείωση των εκπομπών ρύπων από τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ: 1) Τα πρότυπα εκπομπών των οχημάτων είναι υπερβολικά πολύπλοκα. 2) Τα ισχύοντα όρια εκπομπών ρύπων είναι παρωχημένα, καθώς πολλοί επιβλαβείς ρύποι παραμένουν ανεξέλεγκτοι και είναι δυνατές περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών με τις τρέχουσες τεχνολογίες. 3) Οι εκπομπές των οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες ελέγχονται ανεπαρκώς καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος (π.χ. τα πρότυπα Euro 6 απαιτούν ανθεκτικότητα μόνο 5 ετών, ενώ η μέση ηλικία των αυτοκινήτων στους δρόμους της ΕΕ είναι 10,8 έτη). Παρά τους προτεινόμενους στόχους του 100 % για τις εκπομπές $CO_2$ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά έως το 2035, την αύξηση του μεριδίου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και των νέων οχημάτων Euro 6d/VI E που εισέρχονται στην αγορά, δεν μπορεί να επιτευχθεί χαμηλό επίπεδο ρύπανσης για τις εκπομπές ρύπων από τις οδικές μεταφορές, ούτε για τους παραδοσιακούς ρύπους όπως τα NOx, τα σωματίδια καυσαερίων ή το μεθάνιο, ούτε για τους νέους ρύπους, όπως το ιλαρυντικό αέριο ή τα μη προερχόμενα από καυσαέρια σωματίδια από τα φρένα και τα ελαστικά που θα υπάρχουν ανεξάρτητα από τον κινητήρα.

**Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;**

Ο γενικός στόχος είναι διττός, δηλαδή η διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της ενιαίας αγοράς με τη θέσπιση καταλληλότερων, περισσότερο οικονομικά αποδοτικών και πιο διαχρονικών κανόνων για τις εκπομπές των οχημάτων· και η διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας στην ΕΕ μέσω της περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις οδικές μεταφορές με σκοπό την επίτευξη μηδενικής ρύπανσης, όπως απαιτείται από το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση, το συντομότερο δυνατόν. Σκοπός της πρωτοβουλίας είναι η επίτευξη των ακόλουθων ειδικών στόχων: 1) Η μείωση της πολυπλοκότητας των ισχυόντων προτύπων εκπομπών Euro, η μείωση του διοικητικού κόστους και η διευκόλυνση της αποτελεσματικής εφαρμογής· 2) η παροχή επικαιροποιημένων ορίων για όλους τους σχετικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους· και 3) η βελτίωση του ελέγχου των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες.

**Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);**

Με τα πρότυπα εκπομπών Euro 6/VI για αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και φορτηγά/λεωφορεία έχει ήδη θεσπιστεί πλήρως εναρμονισμένη νομοθεσία της ΕΕ. Η ανάληψη δράσης σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο δεν είναι πιθανό να οδηγήσει σε βέλτιστα αποτελέσματα, δεδομένου ότι τόσο η ατμοσφαιρική ρύπανση όσο και οι οδικές μεταφορές έχουν διασυνοριακό χαρακτήρα. Χωρίς κοινή δράση σε επίπεδο ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορεί να θεσπίσουν πολυάριθμους κανόνες με διαφορετικό βαθμό αυστηρότητας. Αυτό θα οδηγήσει σε κατακερματισμό της αγοράς και θα βλάψει τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Ως εκ τούτου, η δράση της ΕΕ δικαιολογείται πλήρως για την αντιμετώπιση του προβλήματος των υπερβολικών εκπομπών ρύπων από τις οδικές μεταφορές.

## Β. Λύσεις

**Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;**

Οι επιλογές πολιτικής 1, 2α, 2β και 3α (η επιλογή 3β σχετικά με το υψηλό επίπεδο ψηφιακής φιλοδοξίας έχει απορριφθεί) αναπτύχθηκαν σύμφωνα με τους ειδικούς στόχους. Όλες οι επιλογές αποσκοπούν στη μείωση της πολυπλοκότητας των ισχυόντων προτύπων εκπομπών Euro με τη θέσπιση μέτρων απλούστευσης. Επικαιροποιημένα όρια εκπομπών για όλους τους σχετικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους προβλέπονται στην επιλογή 1 με χαμηλό επίπεδο πράσινης φιλοδοξίας, στις επιλογές 2α και 3α με μεσαίο επίπεδο πράσινης φιλοδοξίας και στην επιλογή 2β με υψηλό επίπεδο πράσινης φιλοδοξίας. Ο έλεγχος των πραγματικών εκπομπών βελτιώνεται στην επιλογή 1 με όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης χαμηλού επιπέδου φιλοδοξίας, στην επιλογή 2α με όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και απαιτήσεις ανθεκτικότητας μεσαίου επιπέδου φιλοδοξίας, στην επιλογή 2β με όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και απαιτήσεις ανθεκτικότητας υψηλού επιπέδου φιλοδοξίας και στην επιλογή 3α με όρια δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και απαιτήσεις ανθεκτικότητας μεσαίου επιπέδου φιλοδοξίας και νέα ψηφιακή

φιλοδοξία μέσω συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών. Η συνολική αξιολόγηση της αναλογικότητας της αποτελεσματικότητας, της αποδοτικότητας και της συνοχής καθεμιάς από τις επιλογές κατέδειξε ότι η προτιμώμενη επιλογή μπορεί να περιοριστεί στην επιλογή πολιτικής 3α με μεσαίου επιπέδου πράσινη και ψηφιακή φιλοδοξία για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

**Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;**

Η δημόσια διαβούλευση κατέδειξε ότι, κατά κανόνα, τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου είναι πιθανότερο να υποστηρίξουν το βασικό σενάριο, δηλαδή το σενάριο «καμία αλλαγή πολιτικής», με την παραδοχή ότι εξακολουθεί να ισχύει το Euro 6/VI· ή την επιλογή πολιτικής 1 με χαμηλού επιπέδου πράσινη φιλοδοξία. Ειδικότερα, εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τις τεχνολογικές δυνατότητες μείωσης των εκπομπών, ιδίως στην επιλογή 2β. Από την άλλη πλευρά, τα κράτη μέλη και οι εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών και οι πολίτες έδειξαν μεγαλύτερη στήριξη για τις δράσεις στις επιλογές πολιτικής 2 και 3 μεσαίου έως υψηλού επιπέδου πράσινης και ψηφιακής φιλοδοξίας.

## Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

**Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);**

Οι επιπτώσεις αξιολογήθηκαν με βάση ένα βασικό σενάριο, με την παραδοχή ότι θα συνεχιστούν τα ισχύοντα επί του παρόντος στάδια του Euro 6 d/VI E και η πρόσφατη πρόταση για αναθεωρημένα πρότυπα εκπομπών $CO_2$ για αυτοκίνητα/ημιφορτηγά. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής 3α προσφέρει μέσω της διττής πράσινης και ψηφιακής φιλοδοξίας σημαντικές θετικές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία και το περιβάλλον, εκφραζόμενες ως οικονομικά οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον που καλύπτουν όλους τους ρύπους έως το 2050. Κύριος μοχλός των εν λόγω θετικών επιπτώσεων είναι η μείωση των εκπομπών επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων. Για παράδειγμα, όσον αφορά τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά το 2035, οι εκπομπές NOx είναι μόνο 221 kt στην επιλογή πολιτικής 3α αντί για 389 kt στο βασικό σενάριο. Όσον αφορά τα φορτηγά/λεωφορεία το 2035, οι εκπομπές NOx είναι μόνο 313 kt στην επιλογή πολιτικής 3α αντί για 705 kt στο βασικό σενάριο. Οι μειώσεις των εκπομπών ρύπων εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν σε συνολικά οικονομικά οφέλη για την υγεία ύψους 56 δισ. EUR για τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και 134 δισ. EUR για τα φορτηγά/λεωφορεία κατά την περίοδο 2025-2050. Επιπλέον, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής 3α οδηγεί σε συνολική εξοικονόμηση κόστους για τις επιχειρήσεις, η οποία εκτιμάται σε 4,7 δισ. EUR για τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και σε 0,6 EUR για τα φορτηγά/λεωφορεία κατά την περίοδο 2025-2050.

**Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);**

Το συνολικό κανονιστικό κόστος για την αυτοκινητοβιομηχανία εκτιμάται ότι θα αυξηθεί στην προτιμώμενη επιλογή. Αυτό οφείλεται στην αύξηση του ουσιαστικού κόστους συμμόρφωσης με τη μορφή κόστους εξοπλισμού για τεχνολογίες ελέγχου των εκπομπών και του σχετικού κόστους E&A και βαθμονόμησης, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των εγκαταστάσεων και των εργαλείων. Το συνολικό πρόσθετο κανονιστικό κόστος μεταξύ 2025 και 2050 εκτιμάται σε 35 δισ. EUR για τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και σε 18 δισ. EUR για τα φορτηγά/λεωφορεία. Λαμβάνοντας, επίσης, υπόψη την εκτιμώμενη εξοικονόμηση κόστους, το συνολικό κόστος ανά όχημα αναμένεται να αυξηθεί κατά 304 EUR για τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και κατά 2 681 EUR για τα φορτηγά/λεωφορεία. Το κόστος ανά όχημα δεν αναμένεται να αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 2-3 % της μέσης τιμής οχήματος για κάθε κατηγορία οχημάτων όσον αφορά τα αυτοκίνητα/ημιφορτηγά και τα φορτηγά/λεωφορεία.

**Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;**

Μολονότι η προτιμώμενη επιλογή επηρεάζει το κόστος των κατασκευαστών που είναι κυρίως μεγάλες επιχειρήσεις, θα έχει, επίσης, θετικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους. Η χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνολογιών ελέγχου των εκπομπών και νέων αισθητήρων υποστηρίζει την πρόσβαση σε διεθνείς βασικές αγορές, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Κίνα, οι οποίες έχουν αυστηρότερες απαιτήσεις για τα όρια εκπομπών. Οι 35 προσδιορισθείσες ΜΜΕ κατασκευαστές, οι οποίοι γενικά κατασκευάζουν αυτοκίνητα με βάση συστήματα μετάδοσης ισχύος από μεγάλους κατασκευαστές, δεν αναμένεται να επηρεαστούν σημαντικά, ιδίως δεδομένου ότι θα εξακολουθήσει να ισχύει η εξαίρεση από ορισμένες δοκιμές για κατασκευαστές με μικρή παραγωγή.

**Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;**

Δεδομένου ότι από την αύξηση του κόστους υλισμικού, E&A και του σχετικού κόστους βαθμονόμησης προκύπτει πρόσθετο κανονιστικό κόστος, το εν λόγω κόστος θα επιβαρύνει τους κατασκευαστές και τους προμηθευτές της αυτοκινητοβιομηχανίας. Οι παράγοντες του κλάδου αναμένεται να μεταφέρουν το κόστος αυτό στους καταναλωτές τους. Συνολικά, δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και τις

εθνικές διοικήσεις.

**Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;**

Μέσω της συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών, μπορούν να καταστούν διαθέσιμες στους καταναλωτές περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές, ενώ παράλληλα θα διευκολυνθεί ο εντοπισμός περιπτώσεων μη συμμόρφωσης και δυσλειτουργίας. Αυτό αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην εμπιστοσύνη των καταναλωτών και να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών τεχνικού ελέγχου. Η προτιμώμενη επιλογή θεωρείται, επίσης, ότι έχει ελαφρώς θετικό αντίκτυπο στην ενιαία αγορά για όλα τα οχήματα, στις δεξιότητες και την απασχόληση των εργαζομένων. Επιπλέον, μέσω της ρύθμισης της ανθεκτικότητας των μπαταριών επί των οχημάτων, θα προωθηθεί η αποδοχή ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία.

**Όσον αφορά την αναλογικότητα;**

Η προτεινόμενη δράση ανταποκρίνεται στον στόχο της πρωτοβουλίας —φιλοδοξία μηδενικής ρύπανσης της ΕΕ— χωρίς να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για τη μείωση της πολυπλοκότητας των ισχυόντων προτύπων εκπομπών Euro, τη διασφάλιση επικαιροποιημένων ορίων για όλους τους σχετικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους και τη βελτίωση του ελέγχου των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες.

## Δ. Παρακολούθηση

**Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;**

Έχουν προσδιοριστεί αρκετοί δείκτες παρακολούθησης για την αναθεώρηση των προτύπων εκπομπών Euro 7 που έχει προγραμματιστεί με την ενδιάμεση αξιολόγηση των πρωτοβουλιών «προσαρμογή στον στόχο του 55 %» (Fit for 55).