COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009

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

Ficha de síntese

Avaliação de impacto sobre o desenvolvimento de normas de emissões Euro 7 para automóveis, furgões, camiões e autocarros.

A. Necessidade de agir

Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?

Apesar dos progressos realizados na redução das emissões nocivas através da introdução de ensaios de emissões em condições reais de condução (RDE, sigla inglesa) em 2017, a avaliação das normas de emissões Euro 6/VI para automóveis/furgões e camiões/autocarros, respetivamente, identificou três problemas fundamentais que mostram que as normas existentes não contribuem suficientemente para a redução das emissões de poluentes provenientes do transporte rodoviário na UE: 1) as normas de emissões dos veículos são demasiado complexas. 2) os atuais limites das emissões de poluentes estão obsoletos uma vez que muitos poluentes nocivos permanecem não regulamentados e, com as tecnologias atuais, são possíveis maiores reduções de emissões. 3) as emissões em condições reais de condução dos veículos não são suficientemente controladas ao longo do ciclo de vida do veículo (por exemplo, a Euro 6 exige uma durabilidade de apenas cinco anos, ao passo que a idade média dos automóveis nas estradas da UE é de 10,8 anos). Apesar das metas propostas de redução de 100 % das emissões de CO_2 para os automóveis e furgões até 2035, do aumento da percentagem de veículos pesados com nível nulo ou baixo de emissões e dos veículos novos Euro 6d/VI E que entram no mercado, não é possível alcançar um nível de poluição baixo para as emissões de poluentes provenientes do transporte rodoviário, nem para os poluentes tradicionais, como o NOx, as partículas das emissões de escape ou o metano, nem para novos poluentes, como o gás hilariante ou as partículas não emitidas pelo tubo de escape dos travões e pneus, que existirão independentemente do motor.

Quais são os resultados esperados?

O objetivo geral é duplo: assegurar o bom funcionamento do mercado único, estabelecendo regras mais adequadas, eficazes em termos de custos e orientadas para o futuro em matéria de emissões dos veículos; e assegurar um elevado nível de proteção do ambiente e da saúde na UE, reduzindo ainda mais as emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte rodoviário rumo à poluição zero, tal como exigido no Plano de Ação para a Poluição Zero, o mais rapidamente possível. A iniciativa visa alcançar os seguintes objetivos específicos: 1) reduzir a complexidade das atuais normas de emissões Euro para reduzir os custos administrativos e facilitar uma aplicação eficiente; 2) estabelecer limites atualizados para todos os poluentes atmosféricos pertinentes; e 3) melhorar o controlo das emissões em condições reais de condução.

Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

Graças às normas de emissões Euro 6/VI para automóveis/furgões e camiões/autocarros, já está em vigor uma legislação da UE plenamente harmonizada. É pouco provável que a ação a nível nacional ou internacional conduza a resultados melhores, uma vez que tanto a poluição atmosférica como o transporte rodoviário têm uma natureza transfronteiriça. Sem uma ação comum a nível da UE, os Estados-Membros poderiam adotar numerosas regras com diferentes níveis de exigência, o que resultaria na fragmentação do mercado e prejudicaria o funcionamento do mercado único. Por conseguinte, a ação da UE justifica-se plenamente para resolver o problema das emissões excessivas de poluentes provenientes do transporte rodoviário.

B. Soluções

Quais as várias opções para alcançar os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, porquê?

As opções estratégicas 1, 2a, 2b e 3a (a opção 3b relativa à elevada ambição digital foi rejeitada) foram desenvolvidas em consonância com os objetivos específicos. Todas as opções visam reduzir a complexidade das atuais normas de emissões Euro através da introdução de medidas de simplificação. Os limites de emissão atualizados para todos os poluentes atmosféricos pertinentes estão previstos na opção 1 com ambição ecológica baixa, na opção 2a e na opção 3a com ambição ecológica média e na opção 2b com ambição ecológica elevada. O controlo das emissões em condições reais de condução é melhorado na opção 1 por limites de baixa ambição nos ensaios em condições reais de condução, na opção 2a por limites de ambição média nos ensaios em condições reais de condução e por requisitos de durabilidade, na opção 2b por limites de ambição elevada nos ensaios em condições reais de condução e por requisitos de durabilidade e na opção 3a por limites de ambição média nos ensaios em condições reais de condução, por requisitos de durabilidade e pela nova ambição digital através da monitorização contínua das emissões. A avaliação global da proporcionalidade da eficácia, eficiência e coerência de cada uma das opções demonstrou que a opção

preferida pode ser reduzida à opção estratégica 3a com ambição ecológica média e digital para os veículos ligeiros e pesados.

Quais as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?

A consulta pública demonstrou que, em geral, as partes interessadas do setor são mais suscetíveis de apoiar o cenário de base, ou seja, o cenário de «estratégias inalteradas», partindo do princípio de que a Euro 6/VI continua a ser aplicável, ou a opção estratégica 1 com ambição ecológica baixa. Em especial, manifestaram preocupações quanto ao potencial tecnológico da redução das emissões, especialmente na opção 2b. Por outro lado, os Estados-Membros e os representantes da sociedade civil e os cidadãos mostraram mais apoio às ações no âmbito das opções estratégicas 2 e 3 de ambição ecológica e digital média a elevada.

C. Impactos da opção preferida

Quais os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

Os impactos foram avaliados em relação a um cenário de base, pressupondo a continuação das fases da Euro 6 d/VI E atualmente aplicáveis e a recente proposta de revisão das normas em matéria de emissões de CO_2 para automóveis/furgões. A opção estratégica preferida, a 3a, oferece, através da dupla ambição ecológica e digital, impactos positivos significativos na saúde pública e no ambiente, expressos em benefícios quantificados em termos monetários para a saúde e o ambiente, abrangendo todos os poluentes até 2050. O principal impulsionador destes impactos positivos é a redução das emissões nocivas de poluentes atmosféricos. Por exemplo, no que se refere aos automóveis/furgões, em 2035, as emissões de NOx são apenas de 221 kt na opção estratégica 3a, em vez de 389 kt no cenário de base. No que se refere aos camiões/autocarros, em 2035, as emissões de NOx são apenas de 313 kt na opção estratégica 3a, em vez de 705 kt no cenário de base. Estima-se que as reduções das emissões de poluentes resultem em benefícios monetários totais para a saúde de 56 mil milhões de EUR no que respeita aos automóveis/furgões e de 134 mil milhões de EUR no que respeita aos camiões/autocarros durante o período de 2025-2050. Além disso, a opção estratégica preferida, a 3a, resulta em poupanças totais para as empresas estimadas em 4,7 mil milhões de EUR no que se refere aos automóveis/furgões e em 0,6 mil milhões de EUR no que se refere aos camiões/autocarros durante o período de 2025-2050.

Quais os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

Estima-se que os custos regulamentares totais para a indústria automóvel aumentem na opção preferida. Isto deve-se ao aumento significativo dos custos de conformidade sob a forma de custos de equipamento para as tecnologias de controlo das emissões e dos custos de I&D e de calibração conexos, incluindo os custos das instalações e das ferramentas. Os custos regulamentares adicionais totais entre 2025 e 2050 são estimados em 35 mil milhões de EUR para os automóveis/furgões e em 18 mil milhões de EUR para os camiões/autocarros. Tendo igualmente em conta a poupança de custos estimada, o custo global por veículo deverá aumentar em 304 EUR para os automóveis/furgões e em 2 681 EUR para os camiões/autocarros. Os custos por veículo não deverão representar mais de 2-3 % do preço médio do veículo em qualquer segmento de veículos para os automóveis/furgões e os camiões/autocarros.

Quais os efeitos para as PME e a competitividade?

Embora a opção preferida afete os custos dos fabricantes, que são sobretudo grandes empresas, teria também um efeito positivo na sua competitividade. A utilização das melhores tecnologias disponíveis de controlo das emissões e de novos sensores apoia o acesso a mercados-chave internacionais, em especial os Estados Unidos e a China, que têm requisitos mais rigorosos em matéria de limites de emissões. Não se prevê que as 35 PME identificadas como fabricantes, que geralmente fabricam automóveis com base em grupos motopropulsores de grandes fabricantes, sejam afetadas de forma significativa, em especial porque a isenção de determinados ensaios para os pequenos fabricantes continuará a ser aplicável.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?

Uma vez que os custos regulamentares adicionais resultam do aumento do *hardware* e da I&D, bem como dos custos de calibração conexos, estes serão suportados pelos fabricantes e fornecedores de automóveis. Espera-se que os intervenientes do setor transfiram estes custos para os seus consumidores. De um modo geral, não se esperam impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais.

Haverá outros impactos significativos?

Através da monitorização contínua das emissões, poderiam ser disponibilizadas aos consumidores mais informações sobre o desempenho dos veículos em matéria de emissões, ao mesmo tempo que se facilitaria a deteção de não conformidades e de anomalias. Espera-se que isto afete positivamente a confiança dos

consumidores e ajude a modernizar os procedimentos de inspeção técnica automóvel. Considera-se igualmente que a opção preferida tem um impacto ligeiramente positivo no mercado único para todos os veículos, nas competências dos trabalhadores e no emprego. Além disso, através da regulamentação da durabilidade das baterias a bordo dos veículos, será promovida a aceitação de veículos elétricos a bateria.

Proporcionalidade?

A ação proposta responde ao objetivo da iniciativa, a ambição de poluição zero da UE, sem ir além do necessário para reduzir a complexidade das atuais normas de emissões Euro, assegurar limites atualizados para todos os poluentes atmosféricos relevantes e melhorar o controlo das emissões em condições reais de condução.

D. Acompanhamento

Quando será reexaminada a política?

Foram identificados vários indicadores de monitorização para o reexame das normas de emissões Euro 7, que se prevê que aconteça aquando da avaliação intercalar das iniciativas «Objetivo 55».