EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009

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

Souhrnný přehled

Posouzení dopadů na vývoj emisních norem Euro 7 pro osobní automobily, dodávky, nákladní vozidla a autobusy

A. Potřeba opatření

V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?

Navzdory pokroku, jehož bylo dosaženo v oblasti snižování škodlivých emisí zavedením zkoušek emisí v reálném provozu v roce 2017, byly při hodnocení emisních norem Euro 6/VI pro osobní automobily / dodávky a nákladní vozidla / autobusy zjištěny tři klíčové problémy, z nichž vyplývá, že stávající normy dostatečně nepřispívají ke snížení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy v EU: 1) Emisní normy pro motorová vozidla jsou příliš složité. 2) Stávající mezní hodnoty emisí znečišťujících látek jsou zastaralé, protože řada škodlivých znečišťujících látek dosud není regulována a současné technologie umožňují další snižování emisí. 3) Emise z vozidel v reálném provozu nejsou dostatečně kontrolovány po celou dobu životnosti vozidla (např. norma Euro 6 vyžaduje životnost pouze 5 let, zatímco průměrné stáří osobních automobilů na silnicích v EU je 10,8 roku). Navzdory navrhovaným cílům snížení emisí CO_2 u osobních automobilů a dodávek do roku 2035 o 100 %, rostoucímu podílu těžkých nákladních vozidel s nulovými a nízkými emisemi a nových vozidel Euro 6d/VI E vstupujících na trh nelze u emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy dosáhnout nízké úrovně znečištění, a to jak u tradičních znečišťujících látek, jako jsou NO_x, částice ve výfukových plynech nebo methan, tak u nových, jako je oxid dusný nebo nevýfukové částice z brzd a pneumatik, které vznikají bez ohledu na motor.

Čeho by mělo být dosaženo?

Obecný cíl je dvojí: zajistit řádné fungování jednotného trhu stanovením adekvátnějších, nákladově efektivních a nadčasových pravidel pro emise z vozidel a zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví v EU dalším snižováním emisí znečišťujících ovzduší ze silniční dopravy až do dosažení nulového znečištění, jak požaduje plán pro nulové znečištění, a to co nejdříve. Iniciativa má dosáhnout těchto specifických cílů: 1) zjednodušit současné emisní normy Euro za účelem omezení administrativních nákladů a usnadnění účinného zavádění; 2) stanovit aktuální mezní hodnoty pro všechny relevantní látky znečišťující ovzduší a 3) zlepšit regulaci emisí v reálném provozu.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?

Vzhledem ke stávajícím emisním normám Euro 6/VI pro osobní automobily / dodávky a nákladní vozidla / autobusy již existují plně harmonizované právní předpisy EU. Je pravděpodobné, že opatření na vnitrostátní nebo mezinárodní úrovni by nevedla k optimálním výsledkům, neboť znečištění ovzduší i silniční doprava mají přeshraniční povahu. Bez společného postupu na úrovni EU by členské státy mohly přijmout řadu pravidel s různou mírou přísnosti. To by vedlo k roztříštěnosti trhu a poškodilo by to fungování jednotného trhu. Opatření EU k řešení problému nadměrných emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy je proto plně odůvodněné.

B. Řešení

Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?

Možnosti politiky č. 1, 2a, 2b a 3a (možnost č. 3b s vysokými digitálními ambicemi byla zrušena) byly vypracovány v souladu se specifickými cíli. Cílem všech možností je zjednodušit současné emisní normy Euro zavedením zjednodušujících opatření. Aktuální mezní hodnoty emisí pro všechny příslušné látky znečišťující ovzduší jsou stanoveny v možnosti politiky č. 1 s nízkými ekologickými ambicemi, v možnosti č. 2a a 3a se středně vysokými ekologickými ambicemi a v možnosti č. 2b s vysokými ekologickými ambicemi. Regulace emisí v reálném provozu je v možnosti č. 1 zlepšena zkušebními limity při reálném provozu s nízkými ambicemi, v možnosti č. 2a zkušebními limity při reálném provozu se středními ambicemi a požadavky na životnost, v možnosti č. 2b zkušebními limity při reálném provozu s vysokými ambicemi a požadavky na životnost a v možnosti č. 3a zkušebními limity při reálném provozu se středními ambicemi, požadavky na životnost a novými digitálními ambicemi prostřednictvím průběžného monitorováním emisí. Celkové posouzení přiměřenosti z hlediska účinnosti, efektivnosti a ucelenosti každé z možností ukázalo, že upřednostňovanou možnost lze zúžit na možnost politiky č. 3a se středně vysokými environmentálními a digitálními ambicemi pro lehká a těžká nákladní vozidla.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Veřejná konzultace ukázala, že zúčastněné strany z tohoto odvětví obecně spíše podporují základní scénář, tj. scénář „beze změny politiky“, vzhledem k tomu, že i nadále platí norma Euro 6/VI, nebo možnost politiky č. 1 s nízkými ekologickými ambicemi. Vyjádřily zejména obavy ohledně technologického potenciálu ke snížení emisí,

zejména v možnosti č. 2b. Členské státy a zástupci občanské společnosti a občané naopak více podporovali opatření v možnostech politiky č. 2 a 3 se středně vysokými až vysokými ekologickými a digitálními ambicemi.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Dopady byly posouzeny na základě výchozí situace s tím, že se předpokládá pokračování v aktuálně platných krocích norem Euro 6 d/VI E, a nedávného návrhu revidovaných norem emisí CO_2 pro osobní automobily / dodávky. Upřednostňovaná možnost politiky č. 3a nabízí díky souběžné ekologické a digitální ambici významné pozitivní dopady na veřejné zdraví a životní prostředí vyjádřené jako monetizované přínosy pro zdraví a životní prostředí týkající se všech znečišťujících látek do roku 2050. Hlavní hybnou silou těchto pozitivních dopadů je snížení škodlivých emisí znečišťujících látek. Například u osobních automobilů / dodávek se v možnosti politiky č. 3a předpokládají emise NOx v roce 2035 pouze 221 kt namísto 389 kt za výchozí situace. U nákladních vozidel / autobusů se v možnosti politiky č. 3a předpokládají emise NOx v roce 2035 pouze 313 kt namísto 705 kt za výchozí situace. Odhaduje se, že snížení emisí znečišťujících látek povede v období 2025–2050 k celkovým peněžním přínosům pro zdraví ve výši 56 miliard EUR v případě osobních automobilů / dodávek a 134 miliard EUR v případě nákladních vozidel / autobusů. Upřednostňovaná varianta č. 3a navíc v období 2025–2050 povede k celkovým úsporám nákladů pro společnosti odhadovaným na 4,7 miliardy EUR u osobních automobilů / dodávek a na 0,6 miliardy EUR u nákladních vozidel / autobusů.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Odhaduje se, že celkové regulační náklady pro automobilový průmysl se v upřednostňované možnosti zvýší. To je způsobeno zvyšujícími se podstatnými náklady na dodržování předpisů ve formě nákladů na zařízení pro technologie k regulaci emisí a souvisejících nákladů na výzkum, vývoj a kalibraci, včetně nákladů na zařízení a nástroje. Celkové dodatečné regulační náklady v letech 2025 až 2050 se odhadují na 35 miliard EUR u osobních automobilů / dodávek a na 18 miliard EUR u nákladních vozidel / autobusů. Zohlední-li se rovněž odhadované úspory nákladů, očekává se, že celkové náklady na vozidlo vzrostou o 304 EUR u osobních automobilů / dodávek a o 2 681 EUR u nákladních vozidel / autobusů. Předpokládá se, že náklady na jedno vozidlo nebudou představovat více než 2–3 % průměrné ceny vozidla, a to u žádné skupiny osobních automobilů / dodávek a nákladních vozidel / autobusů.

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Přestože upřednostňovaná možnost ovlivňuje náklady výrobců, kteří jsou převážně velkými společnostmi, měla by rovněž pozitivní dopad na jejich konkurenceschopnost. Využití nejlepších dostupných technologií pro regulaci emisí a nových snímačů podporuje přístup na hlavní mezinárodní trhy, zejména ve Spojených státech a v Číně, které mají přísnější požadavky na mezní hodnoty emisí. Předpokládá se, že dopad na 35 zjištěných výrobců, kteří jsou malými a středními podniky – kteří zpravidla vyrábějí osobní automobily na základě hnacích ústrojí od velkých výrobců –, nebude významný, zejména proto, že pro malé výrobce bude nadále platit výjimka z určitých zkoušek.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správu?

Vzhledem k tomu, že dodatečné regulační náklady vyplývají ze zvýšení nákladů na hardware a výzkum, vývoj a související kalibraci, budou tyto náklady hradit výrobci a dodavatelé automobilů. Předpokládá se, že průmyslové podniky tyto náklady přenesou na své spotřebitele. Celkově se neočekávají žádné významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány.

Očekávají se jiné významné dopady?

Prostřednictvím průběžného monitorování emisí by mohlo být spotřebitelům zpřístupněno více informací o výkonnosti vozidel z hlediska emisí a současně by se usnadnilo odhalování nesouladu a poruch. Očekává se, že to bude mít pozitivní vliv na důvěru spotřebitelů a přispěje to k modernizaci postupů technických prohlídek. Rovněž se má za to, že upřednostňovaná možnost bude mít mírně pozitivní dopad na jednotný trh pro všechna vozidla, na dovednosti pracovníků a na zaměstnanost. Kromě toho regulace životnosti baterií ve vozidlech podpoří obecné přijetí bateriových elektrických vozidel.

Proporcionalita?

Navrhované opatření se zaměřuje na cíl iniciativy – ambici nulového znečištění EU –, aniž by překračovalo rámec toho, co je nezbytné ke snížení složitosti současných emisních norem Euro, k zajištění aktuálních limitů všech příslušných znečišťujících látek v ovzduší a ke zlepšení regulace emisí v reálném provozu.

D. Návazná opatření
Kdy bude tato politika přezkoumána?
Pro přezkum emisních norem Euro 7 plánovaných v rámci hodnocení iniciativ „Fit-for-55“ v polovině období bylo určeno několik monitorovacích ukazatelů.