EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009

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

Sammanfattning

Konsekvensbedömning av utvecklingen av Euro 7-utsläppsnormer för personbilar, skåpbilar, lastbilar och bussar.

A. Behov av åtgärder

Varför? Vilket problem behöver åtgärdas?

Trots de framsteg som gjorts när det gäller att minska skadliga utsläpp genom införandet av provning av utsläpp vid verklig körning (RDE) 2017, identifierades i utvärderingen av Euro 6/VI-utsläppsnormerna för personbilar/skåpbilar respektive lastbilar/bussar tre centrala problem som visar att de befintliga normerna inte bidrar tillräckligt till att minska utsläppen av föroreningar från vägtransporter i EU: 1) Fordonsutsläppsnormerna är för komplexa. 2) De nuvarande gränsvärdena för utsläpp av föroreningar är föråldrade eftersom många skadliga föroreningar fortfarande är oreglerade och ytterligare utsläppsminskningar är möjliga med nuvarande teknik. 3) Fordonens utsläpp vid verklig körning är otillräckligt kontrollerade under fordonets livslängd (t.ex. kräver Euro 6 hållbarhet på endast fem år, medan den genomsnittliga åldern på personbilar på EU:s vägar är 10,8 år). Trots de föreslagna målen att minska koldioxidutsläppen med 100 procent för personbilar och skåpbilar fram till 2035, den ökande andelen utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon och de nya Euro 6d/VI E-fordon som kommer ut på marknaden, kan man inte uppnå en låg föroreningsnivå för utsläpp av föroreningar från vägtransporter, vare sig när det gäller traditionella föroreningar som kväveoxider, avgaspartiklar eller metan eller nya föroreningar som lustgas eller andra partiklar än avgaser från bromsar och däck, som kommer att finnas oberoende av motor.

Vad förväntas initiativet leda till?

Det allmänna målet är dubbelt: att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl genom att fastställa mer adekvata, kostnadseffektiva och framtidssäkra regler för fordonsutsläpp, och att säkerställa en hög miljö- och hälsoskyddsnivå i EU genom att ytterligare minska utsläppen av luftföroreningar från vägtransporter så att de så snabbt som möjligt närmar sig nollförorening, i enlighet med kraven i handlingsplanen för nollförorening. Initiativet syftar till att uppnå följande specifika mål: 1) Minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna för att begränsa de administrativa kostnaderna och underlätta ett effektivt genomförande. 2) Tillhandahålla aktuella gränsvärden för alla relevanta luftföroreningar. 3) Förbättra kontrollen av utsläpp vid verklig körning.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?

Med Euro 6/VI-utsläppsnormerna för personbilar/skåpbilar och lastbilar/bussar finns det redan en helt harmoniserad EU-lagstiftning. Det är osannolikt att åtgärder på nationell eller internationell nivå leder till optimala resultat eftersom både luftföroreningar och vägtransporter är gränsöverskridande. Utan gemensamma åtgärder på EU-nivå kan medlemsstaterna anta ett stort antal regler med olika stränghetsgrad. Detta skulle leda till en fragmentering av marknaden och skada den inre marknadens funktion. Det är därför fullt berättigat med EU-åtgärder för att ta itu med problemet med alltför stora utsläpp av föroreningar från vägtransporter.

B. Lösningar

Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför?

Alternativen 1, 2a, 2b och 3a (alternativ 3b om höga digitala ambitioner har förkastats) utvecklades i linje med de specifika målen. Alla alternativ syftar till att minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna genom att införa förenklingsåtgärder. Aktuella utsläppsgränser för alla relevanta luftföroreningar anges i alternativ 1 med låg grön ambition, i alternativen 2a och 3a med medelhög grön ambition och i alternativ 2b med hög grön ambition. Kontrollen av utsläppen vid verklig körning förbättras i alternativ 1 med låga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning, i alternativ 2a med medelhöga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning och hållbarhetskrav, i alternativ 2b med höga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning och hållbarhetskrav och i alternativ 3a med medelhöga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning, hållbarhetskrav och nya digitala ambitioner genom kontinuerlig övervakning av utsläppen. Den övergripande proportionalitetsbedömningen av varje alternativs ändamålsenlighet, effektivitet och samstämmighet har visat att det rekommenderade alternativet kan begränsas till alternativ 3a med medelhöga gröna och digitala ambitioner för lätta och tunga fordon.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

Det offentliga samrådet har visat att de berörda parterna inom industrin i allmänhet är mer benägna att stödja referensscenariot, dvs. scenariot med oförändrad politik, som innebär att Euro 6/VI fortsätter att gälla, eller

alternativ 1 med låga gröna ambitioner. De uttryckte framför allt oro över den tekniska potentialen för att minska utsläppen, särskilt i alternativ 2b. Medlemsstaterna, företrädare för det civila samhället och medborgare visade däremot ett större stöd för åtgärderna i alternativen 2 och 3 med medelhöga till höga gröna och digitala ambitioner.

C. De rekommenderade alternativens konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Konsekvenserna har bedömts utifrån ett referensscenario där man utgår från att de nuvarande Euro 6d/VI E-stegen och det nyligen framlagda förslaget om reviderade normer för koldioxidutsläpp för personbilar och skåpbilar fortsätter att gälla. Det rekommenderade alternativ 3a ger genom en dubbel grön och digital ambition betydande positiva effekter på folkhälsa och miljö, uttryckta som ekonomiska hälso- och miljövinster som omfattar alla föroreningar fram till 2050. Den viktigaste drivkraften för dessa positiva konsekvenser är minskningen av skadliga utsläpp av luftföroreningar. Exempelvis är kväveoxidutsläppen från personbilar/skåpbilar år 2035 endast 221 kt i alternativ 3a, i stället för 389 kt i referensscenariot. För lastbilar/bussar är kväveoxidutsläppen år 2035 endast 313 kt i alternativ 3a, i stället för 705 kt i referensscenariot. Minskningen av utsläpp av föroreningar beräknas leda till totala hälsovinster på 56 miljarder euro för personbilar/skåpbilar och 134 miljarder euro för lastbilar/bussar under perioden 2025–2050. Dessutom resulterar det rekommenderade alternativ 3a i totala kostnadsbesparingar för företagen som beräknas uppgå till 4,7 miljarder euro för personbilar/skåpbilar och 0,6 miljarder euro för lastbilar/bussar under perioden 2025–2050.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen)?

De totala regleringskostnaderna för fordonsindustrin beräknas öka med det rekommenderade alternativet. Detta beror på ökade materiella efterlevnadskostnader i form av utrustningskostnader för teknik för utsläppskontroll och tillhörande FoU- och kalibreringskostnader, inklusive kostnader för anläggningar och verktyg. De totala ytterligare regleringskostnaderna mellan 2025 och 2050 beräknas till 35 miljarder euro för personbilar/skåpbilar och till 18 miljarder euro för lastbilar/bussar. Om man även tar hänsyn till de uppskattade kostnadsbesparingarna förväntas den totala kostnaden per fordon öka med 304 euro för personbilar/skåpbilar och med 2 681 euro för lastbilar/bussar. Kostnaderna per fordon förväntas inte utgöra mer än 2–3 % av det genomsnittliga fordonspriset för något fordonssegment för personbilar/skåpbilar och lastbilar/bussar.

Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag?

Även om det rekommenderade alternativet påverkar kostnaderna för tillverkarna, som huvudsakligen är stora företag, skulle det också ha en positiv effekt på deras konkurrenskraft. Användningen av bästa tillgängliga teknik för utsläppskontroll och nya givare underlättar tillträdet till internationella nyckelmarknader, särskilt USA och Kina, som har strängare krav på utsläppsgränser. De 35 identifierade små och medelstora tillverkarna – som i allmänhet bygger personbilar med hjälp av framdrivningssystem från stora tillverkare – förväntas inte påverkas i någon större utsträckning, särskilt eftersom undantaget från vissa provningar för tillverkare av små serier kommer att fortsätta att gälla.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Eftersom ytterligare regleringskostnader är en följd av ökade kostnader för hårdvara, forskning och utveckling och tillhörande kalibreringskostnader, kommer de att bäras av fordonstillverkare och underleverantörer. Aktörerna inom industrin förväntas överföra dessa kostnader till konsumenterna. På det hela taget förväntas de nationella budgetarna och förvaltningarna inte påverkas i betydande grad.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Genom kontinuerlig övervakning av utsläpp kan konsumenterna få tillgång till mer information om fordonens utsläppsprestanda, samtidigt som det blir lättare att upptäcka bristande överensstämmelse och funktionsfel. Detta förväntas påverka konsumenternas förtroende positivt och bidra till att modernisera förfarandena för kontroll av trafiksäkerheten. Det rekommenderade alternativet anses också ha en något positiv inverkan på den inre marknaden för alla fordon, arbetstagarnas kompetens och sysselsättning. Genom att reglera hållbarheten hos fordonsbatterier kommer dessutom acceptansen av batteridrivna elfordon att främjas.

Proportionalitetsprincipen?

De föreslagna åtgärderna är inriktade på initiativets mål – nollförorening i EU – utan att gå längre än vad som är nödvändigt för att minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna, för att säkerställa aktuella gränsvärden för alla relevanta luftföroreningar och för att förbättra kontrollen av utsläpp vid verklig körning.

D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Flera övervakningsindikatorer har identifierats för översynen av Euro 7-utsläppsnormerna som planeras i samband med halvtidsutvärderingen av 55 %-initiativen.