COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

**REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI**

***care însoţeşte documentul***

**REGULAMENTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009**

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

## Fișă rezumat

Evaluarea impactului privind elaborarea standardelor de emisii Euro 7 pentru autoturisme, camionete, camioane și autobuze

## A. Necesitatea de a acționa

**Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?**

În pofida progreselor înregistrate în ceea ce privește reducerea emisiilor nocive prin introducerea încercării privind emisiile generate în condiții reale de conducere (*Real Driving Emission* – RDE) în 2017, evaluarea standardelor de emisii Euro 6/VI pentru autoturisme/camionete și, respectiv, camioane/autobuze a identificat trei probleme esențiale care arată că standardele existente nu contribuie suficient la reducerea emisiilor de poluanți generate de transportul rutier în UE: (1) standardele de emisii ale vehiculelor sunt prea complexe; (2) valorile-limită actuale ale emisiilor de poluanți sunt depășite, deoarece mulți poluanți nocivi rămân nereglementați și sunt posibile reduceri suplimentare ale emisiilor cu ajutorul tehnologiilor actuale; (3) emisiile generate în condiții reale de conducere ale vehiculelor nu sunt controlate suficient pe durata de viață a vehiculului (de exemplu, Euro 6 necesită o durabilitate de numai 5 ani, în timp ce vârsta medie a autoturismelor pe drumurile din UE este de 10,8 ani). În pofida obiectivelor propuse de 100 % în ceea ce privește emisiile de $CO_2$ pentru autoturisme și camionete până în 2035, creșterea ponderii vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute și a noilor vehicule Euro 6d/VI E care intră pe piață, nu se poate atinge un nivel scăzut de poluare pentru emisiile de poluanți generate de transportul rutier, nici pentru poluanții tradiționali, cum ar fi NOx, particulele de evacuare sau metanul, nici pentru cei noi, cum ar fi protoxidul de azot sau alte particule decât gazele de eșapament provenite de la frâne și pneuri, care vor exista indiferent de motor.

**Care este rezultatul urmărit?**

Obiectivul general este dublu: de a asigura buna funcționare a pieței unice prin stabilirea unor norme mai adecvate, mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și mai adaptate exigențelor viitorului în ceea ce privește emisiile vehiculelor și de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și a sănătății în UE prin reducerea în continuare a emisiilor de poluanți atmosferici generate de transportul rutier către reducerea la zero a poluării, astfel cum se prevede în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării, cât mai rapid posibil. Inițiativa vizează îndeplinirea următoarelor obiective specifice: (1) reducerea complexității actualelor standarde de emisii Euro, reducerea costurilor administrative și facilitarea punerii în aplicare eficiente; (2) furnizarea de limite actualizate pentru toți poluanții atmosferici relevanți; și (3) îmbunătățirea controlului emisiilor în condiții reale de conducere.

**Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?**

Odată cu standardele de emisii Euro 6/VI pentru autoturisme/camionete și camioane/autobuze, există deja o legislație UE complet armonizată. Este puțin probabil ca acțiunea la nivel național sau internațional să conducă la rezultate optime, deoarece atât poluarea aerului, cât și transportul rutier au un caracter transfrontalier. Fără o acțiune comună la nivelul UE, statele membre ar putea adopta numeroase norme cu niveluri diferite de rigoare. Acest lucru ar duce la fragmentarea pieței și ar afecta funcționarea pieței unice. Prin urmare, acțiunea UE este pe deplin justificată pentru a aborda problema emisiilor excesive de poluanți generate de transportul rutier.

## B. Soluții

**Care sunt diferitele opțiuni pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată sau nu? Dacă nu, de ce?**

Opțiunile de politică 1, 2a, 2b și 3a (opțiunea 3b privind nivelul ridicat al ambiției digitale a fost eliminată) au fost elaborate în conformitate cu obiectivele specifice. Toate opțiunile vizează reducerea complexității standardelor de emisii Euro actuale prin introducerea unor măsuri de simplificare. Limitele actualizate ale emisiilor pentru toți poluanții atmosferici relevanți sunt prevăzute în opțiunea 1 cu un nivel scăzut de ambiție verde, în opțiunile 2a și 3a cu un nivel mediu de ambiție verde și în opțiunea 2b cu un nivel ridicat de ambiție verde. Controlul emisiilor în condiții reale de conducere este îmbunătățit în cadrul opțiunii 1 prin limite de testare în condiții reale de conducere cu un nivel scăzut de ambiție, în opțiunea 2a prin limite de testare în condiții reale de conducere și cerințe de durabilitate cu un nivel mediu de ambiție, în opțiunea 2b prin limite de testare în condiții reale de conducere și cerințe de durabilitate cu nivel ridicat de ambiție și în opțiunea 3a prin limite de testare în condiții reale de conducere și cerințe de durabilitate cu un nivel mediu de ambiție și noi ambiții digitale prin monitorizarea continuă a emisiilor. Evaluarea generală a proporționalității în ceea ce privește eficacitatea, eficiența și coerența fiecăreia dintre opțiuni a demonstrat că opțiunea preferată poate fi restrânsă la opțiunea de

politică 3a cu un nivel mediu de ambiție verde și digitală pentru vehiculele ușoare și grele.

**Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?**

Consultarea publică a ilustrat faptul că, în general, părțile interesate din industrie sunt mai susceptibile să sprijine scenariul de referință, și anume scenariul „politicile în vigoare rămân neschimbate", presupunând că Euro 6/VI continuă să se aplice, sau opțiunea de politică 1 cu un nivel scăzut de ambiție verde. În special, acestea și-au exprimat îngrijorarea cu privire la potențialul tehnologic de reducere a emisiilor, în special în cadrul opțiunii 2b. Pe de altă parte, statele membre și reprezentanții societății civile și cetățenii au demonstrat un sprijin mai mare pentru acțiunile din cadrul opțiunilor de politică 2 și 3 cu nivel de ambiție verde și digitală mediu spre ridicat.

## C. Impactul opțiunii preferate

**Care sunt beneficiile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?**

Impactul a fost evaluat în raport cu un scenariu de referință, presupunând continuarea etapelor Euro 6d/VI E aplicabile în prezent, și cu propunerea recentă de revizuire a standardelor privind emisiile de $CO_2$ pentru autoturisme/camionete. Opțiunea de politică preferată 3a oferă, prin intermediul dublei ambiții verzi și digitale, efecte pozitive substanțiale asupra sănătății publice și a mediului, exprimate ca beneficii monetizate pentru sănătate și mediu, care acoperă toți poluanții până în 2050. Principalul factor determinant al acestor efecte pozitive este reducerea emisiilor nocive de poluanți atmosferici. De exemplu, în cazul autoturismelor/camionetelor, în 2035, emisiile de NOx sunt de numai 221 kt în opțiunea de politică 3a, în loc de 389 kt în scenariul de referință. În cazul camioanelor/autobuzelor, în 2035, emisiile de NOx sunt de numai 313 kt în opțiunea de politică 3a, în loc de 705 kt în scenariul de referință. Se estimează că reducerea emisiilor de poluanți va genera beneficii monetare totale pentru sănătate de 56 de miliarde EUR pentru autoturisme/camionete și de 134 de miliarde EUR pentru camioane/autobuze în perioada 2025-2050. În plus, opțiunea de politică preferată 3a conduce la economii totale de costuri pentru întreprinderi estimate la 4,7 miliarde EUR pentru autoturisme/camionete și la 0,6 miliarde EUR pentru camioane/autobuze în perioada 2025-2050.

**Care sunt costurile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?**

Se estimează că totalul costurilor de reglementare pentru industria autovehiculelor va crește în cadrul opțiunii preferate. Acest lucru se datorează creșterii costurilor substanțiale de asigurare a conformității sub forma costurilor echipamentelor pentru tehnologiile de control al emisiilor și a costurilor aferente C&D și calibrării, inclusiv costurile instalațiilor și ale utilajelor. Costurile de reglementare suplimentare totale între 2025 și 2050 sunt estimate la 35 de miliarde EUR pentru autoturisme/camionete și la 18 miliarde EUR pentru camioane/autobuze. Dacă se iau în considerare și economiile de costuri estimate, se preconizează că costul total per vehicul va crește cu 304 EUR pentru autoturisme/camionete și cu 2 681 EUR pentru camioane/autobuze. Costurile per vehicul nu ar trebui să reprezinte mai mult de 2-3 % din prețul mediu al vehiculelor pentru orice segment de vehicule pentru autoturisme/camionete și camioane/autobuze.

**Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?**

Deși opțiunea preferată afectează costurile producătorilor, care sunt în principal întreprinderi mari, aceasta ar avea, de asemenea, un efect pozitiv asupra competitivității acestora. Utilizarea celor mai bune tehnologii disponibile de control al emisiilor și a noilor senzori sprijină accesul la piețele-cheie internaționale, în special Statele Unite și China, care au cerințe mai stricte privind valorile-limită de emisii. Se preconizează că cei 35 de producători de tip IMM-uri identificați – care, în general, construiesc autoturisme pe baza unor grupuri motopropulsoare de la mari producători – nu vor fi afectați în mod semnificativ, în special având în vedere că exceptarea de la anumite încercări pentru micii producători va continua să se aplice.

**Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?**

Întrucât costurile de reglementare suplimentare rezultă din creșterea costurilor aferente hardware-ului și C&D, precum și din costurile de calibrare aferente, acestea vor fi suportate de producătorii și furnizorii de autovehicule. Se preconizează că actorii din industrie vor transfera aceste costuri către consumatorii lor. Per ansamblu, nu se preconizează niciun impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale.

**Vor exista alte efecte semnificative?**

Prin monitorizarea continuă a emisiilor, ar putea fi puse la dispoziția consumatorilor mai multe informații privind

performanța în materie de emisii a vehiculelor, iar detectarea neconformității și a funcționării defectuoase ar fi, de asemenea, facilitată. Se preconizează că acest lucru va influența în mod pozitiv încrederea consumatorilor și va contribui la modernizarea procedurilor de inspecție tehnică auto. Se consideră, de asemenea, că opțiunea preferată are un impact ușor pozitiv asupra pieței unice pentru toate vehiculele, asupra competențelor lucrătorilor și asupra ocupării forței de muncă. În plus, prin reglementarea durabilității a bateriilor încorporate la bordul vehiculelor, va fi promovată acceptarea vehiculelor electrice cu baterie.

**Proporționalitate?**

Acțiunea propusă abordează obiectivul inițiativei – ambiția UE de reducere la zero a poluării – fără a depăși ceea ce este necesar pentru a reduce complexitatea actualelor standarde de emisii Euro, pentru a asigura valori-limită actualizate pentru toți poluanții atmosferici relevanți și pentru a îmbunătăți controlul emisiilor în condiții reale de conducere.

## D. Acțiuni ulterioare

**Când va fi reexaminată politica?**

Au fost identificați mai mulți indicatori de monitorizare pentru revizuirea standardelor de emisii Euro 7, planificată odată cu evaluarea la jumătatea perioadei a inițiativelor „Pregătiți pentru 55”.