ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 10.11.2022 г.
SWD(2022) 360 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,

придружаващ

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009

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

Обобщение

Оценка на въздействието при разработването на стандарти за емисии Евро 7 за леки автомобили, микробуси, камиони и автобуси.

А. Необходимост от действия

В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?

Въпреки напредъка при намаляването на вредните емисии чрез въвеждането на изпитване за емисии при реални условия на движение (RDE) през 2017 г., в оценката на стандартите за емисии Евро 6/VI съответно за леки автомобили/микробуси и камиони/автобуси бяха идентифицирани три ключови проблема, които показват, че съществуващите стандарти не допринасят в достатъчна степен за намаляването на емисиите на замърсители от автомобилния транспорт в ЕС: 1) Стандартите за емисиите от превозните средства са твърде сложни. 2) Настоящите пределни стойности на емисиите на замърсители са остарели, тъй като много вредни замърсители остават нерегулирани, а чрез настоящите технологии са възможни по-нататъшни намаления на емисиите. 3) Емисиите при реални условия на превозните средства не се контролират в достатъчна степен през целия експлоатационен срок на превозното средство (например Евро 6 изисква дълготрайност само 5 години, докато средната възраст на автомобилите по пътищата на ЕС е 10,8 години). Въпреки предложените цели за 100-процентно намаление на емисиите на CO_2 за леки автомобили и микробуси до 2035 г., въпреки нарастващия дял на тежките превозни средства с нулеви и ниски емисии и новите превозни средства с емисии съгласно Евро 6d/VI E, които навлизат на пазара, не може да се постигне ниско ниво на замърсяване за емисиите на замърсители от автомобилния транспорт, нито за традиционните замърсители като NOx, частици в отработилите газове или метан, нито за нови замърсители като диазотен оксид или частици, различни от частиците в отработилите газове, като частици от износването на спирачки и гуми, които се появяват независимо от двигателя.

Какво трябва да се постигне?

Общата цел е двойна — гарантиране на правилното функциониране на единния пазар чрез определяне на по-подходящи, икономически ефективни и съобразени с бъдещето правила за емисиите от превозни средства; и гарантиране на високо равнище на опазване на околната среда и здравето в ЕС чрез по-нататъшно намаляване на емисиите на замърсители на въздуха от автомобилния транспорт и достигане до нулево замърсяване, както се изисква в плана за действие за нулево замърсяване, като всичко това трябва да се постигне възможно най-бързо. Инициативата има за задача да бъдат постигнат следните конкретни цели: 1) да се намали сложността на действащите стандарти за емисии Евро, да се ограничат административните разходи и да се улесни ефективното им прилагане; 2) да се осигурят актуални пределни стойности за всички съответни замърсители на въздуха; и 3) да се подобри контрола на емисиите при реални условия.

Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?

Със стандартите за емисии Euro 6/VI за автомобили/микробуси и камиони/автобуси вече е въведено напълно хармонизирано законодателство на ЕС. Малко вероятно е действията на национално или международно равнище да доведат до оптимални резултати, тъй като както замърсяването на въздуха, така и автомобилният транспорт имат трансграничен характер. Без общи действия на равнището на ЕС държавите членки биха могли да приемат множество правила с различни равнища на строгост. Това би довело до разпокъсаност на пазара и би навредило на функционирането на единния пазар. Ето защо действията на ЕС за справяне с проблема с прекомерните емисии на замърсители от автомобилния транспорт са напълно оправдани.

Б. Решения

Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината?

В съответствие със специфичните цели бяха разработени варианти за политика 1, 2а, 2б и 3а (вариант 3б с висока амбиция в цифровата област беше отхвърлен). Всички варианти са насочени към намаляване на сложността на настоящите стандарти за емисии Евро чрез въвеждане на мерки за опростяване. За всички съответни замърсители на въздуха са предвидени актуални пределни стойности на емисиите във вариант 1 с ниска екологична амбиция, във вариант 2а и 3а със средна екологична амбиция и във вариант 2б с висока екологична амбиция. Контролът на емисиите при реални условия се подобрява във вариант 1 с ниска амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия,

във вариант 2а със средна амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия и изискванията за дълготрайност, във вариант 2б с висока амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия и изискванията за дълготрайност и във вариант 3а със средна амбиция за граничните стойности на изпитване при реални условия, изискванията за дълготрайност и новата амбиция в цифровата област чрез непрекъснат мониторинг на емисиите. Цялостната оценка на пропорционалността на ефективността, ефикасността и съгласуваността на всеки от вариантите показва, че предпочитаният вариант за леки и тежки превозни средства може да бъде вариант за политика 3а със средна екологична амбиция и средна амбиция в цифровата област.

Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?

Обществената консултация показа, че като цяло заинтересованите страни от промишлеността са по-склонни да подкрепят базовата линия, т.е. сценарият „без промяна на политиката“, като се предполага, че Евро 6/VI продължава да се прилага, или вариант за политика 1 с ниска екологична амбиция. По-специално, те изразиха загриженост относно технологичния потенциал за намаляване на емисиите, особено във вариант 2б. Държавите членки и представителите на гражданското общество и гражданите, от друга страна, показаха по-голяма подкрепа за действията по варианти за политиката 2 и 3 със средна до висока екологична амбиция и амбиция в цифровата област.

В. Въздействие на предпочитания вариант

Какви са ползите от предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — от основните варианти)?

Въздействията са оценени спрямо базова линия, като се предполага продължаване на приложимите понастоящем стъпки за Евро 6 d/VI E и неотдавнашното предложение за преразглеждане на стандартите за емисиите на CO_2 за леки автомобили/микробуси. Предпочитаният вариант на политиката 3а предлага чрез екологична амбиция и амбиция в цифровата област значителни положителни въздействия върху общественото здраве и околната среда, изразени като монетизирани ползи за здравето и околната среда, обхващащи всички замърсители до 2050 г. Основен двигател за тези положителни въздействия е намаляването на вредните емисии на замърсители на въздуха. Например за леки автомобили/микробуси през 2035 г. емисиите на NOx са само 221 kt при вариант на политиката 3а, вместо 389 kt в базовата линия. За камиони и автобуси през 2035 г. емисиите на NOx са само 313 kt при вариант на политиката 3а, вместо 705 kt в базовата линия. Очаква се намаляването на емисиите на замърсители да доведе до общи ползи за здравето в парично изражение от 56 млрд. евро за леки автомобили/микробуси и 134 млрд. евро за камиони/автобуси за периода 2025—2050 г. Освен това предпочитаният вариант на политиката 3а води до общи икономии на разходи за дружествата, оценени на 4,7 млрд. евро за леки автомобили/микробуси и на 0,6 млрд. евро за камиони/автобуси за периода 2025—2050 г.

Какви са разходите при предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — при основните варианти)?

Очаква се общите регулаторни разходи за автомобилната промишленост да се увеличат в предпочитания вариант. Това се дължи на нарастващите значителни разходи за привеждане в съответствие под формата на разходи за оборудване за технологии за контрол на емисиите и свързаните с тях разходи за научноизследователска и развойна дейност и калибриране, включително разходи за съоръжения и инструментална екипировка. Общите допълнителни регулаторни разходи между 2025 г. и 2050 г. се оценяват на 35 млрд. евро за леки автомобили/микробуси и на 18 млрд. евро за камиони/автобуси. Като се вземат предвид и очакваните икономии на разходи, общите разходи за превозно средство се очаква да се увеличат с 304 EUR за леки автомобили/микробуси и с 2681 EUR за камиони/автобуси. Не се очаква разходите за превозно средство да представляват повече от 2—3 % от средната цена на превозното средство за всеки сегмент превозни средства за леки автомобили/микробуси и камиони/автобуси.

Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?

Въпреки че предпочитаният вариант засяга разходите на производителите, които са предимно големи компании, той би имал положителен ефект и върху тяхната конкурентоспособност. Използването на най-добрите налични технологии за контрол на емисиите и на нови датчици подпомага достъпа до международни ключови пазари, по-специално САЩ и Китай, които имат по-строги изисквания за ограничения на емисиите. Не се очаква да бъдат засегнати значително 35-те идентифицирани производители от типа МСП — които обикновено произвеждат автомобили въз основа на силово задвижване от големи производители — по-специално тъй като освобождаването от някои изпитвания за

производителите на малки обеми ще продължи да се прилага.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Тъй като допълнителните регулаторни разходи са резултат от увеличаването на хардуера и научноизследователската и развойна дейност и свързаните с тях разходи за калибриране, те ще бъдат поети от автомобилните производители и доставчици. Очаква се участниците в промишлеността да прехвърлят тези разходи на своите потребители. Като цяло не се очакват значителни въздействия върху националните бюджети и администрации.

Ще има ли други значителни въздействия?

На потребителите може да се предостави повече информация за емисиите от превозните средства чрез непрекъснат мониторинг на емисиите, като така ще се улесни и откриването на несъответствия и неизправности. Очаква се това да повлияе положително на доверието на потребителите и да спомогне за модернизирането на процедурите за проверка на техническата изправност. Счита се също, че предпочитаният вариант ще има слабо положително въздействие върху единния пазар за всички превозни средства, върху уменията и заетостта на работниците. Освен това, чрез регулиране на дълготрайността на акумулаторните батерии в електрически превозни средства ще се насърчава приемането на електрическите превозни средства с акумулаторни батерии.

Пропорционалност?

Предложеното действие е насочено към целта на инициативата — амбиция на ЕС за нулево замърсяване — без да надхвърля необходимото за намаляване на сложността на настоящите стандарти за емисии Евро, за осигуряване на актуални ограничения за всички съответни замърсители на въздуха и за подобряване на контрола на емисиите при реални условия.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

Бяха определени няколко показателя за мониторинг за прегледа на стандартите за емисии Евро 7, планиран със средносрочната оценка на инициативите „Подготвени за цел 55“.