EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 10.11.2022.
SWD(2022) 360 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA

priložen dokumentu

UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009

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

Sažetak

Procjena učinka razvoja emisijskih normi Euro 7 za automobile, kombije, kamione i autobuse.

A. Potreba za djelovanjem

O čemu je riječ? Zašto je to problem na razini EU-a?

Unatoč tome što je uvođenjem ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE) 2017. ostvaren napredak u smanjenju štetnih emisija, u evaluaciji emisijskih normi Euro 6/VI. za automobile/kombije odnosno kamione/autobuse utvrđena su tri ključna problema koji ukazuju na to da postojeće norme ne pridonose dovoljno smanjenju emisija onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa u EU-u: 1. Emisijske norme za vozila previše su složene. 2. Trenutačne granične vrijednosti emisija onečišćujućih tvari zastarjele su jer su mnoge štetne onečišćujuće tvari i dalje neregulirane, a s pomoću postojećih tehnologija moguća su daljnja smanjenja emisija. 3. Stvarne emisije iz vozila nedovoljno se kontroliraju tijekom životnog vijeka vozila (npr. norma Euro 6 zahtijeva trajnost od samo pet godina, dok prosječna starost automobila na cestama EU-a iznosi 10,8 godina). Unatoč predloženim ciljevima smanjenja emisija CO_2 od 100 % za automobile i kombije do 2035., sve većem udjelu teških vozila s nultim i niskim emisijama i novim vozilima Euro 6d/VI. E koja ulaze na tržište, niska razina onečišćenja ne može se postići za emisije onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa, za tradicionalne onečišćujuće tvari kao što su NO_x, ispušne čestice ili metan ni za nove tvari kao što su dušikov oksid ili čestice koje nisu iz ispuha, već iz kočnica i guma, koje će biti prisutne neovisno o motoru.

Što bi trebalo postići?

Opći je cilj dvojak: osigurati pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta utvrđivanjem prikladnijih i troškovno učinkovitijih pravila za emisije iz vozila koja su otpornija na promjene u budućnosti te osigurati visoku razinu zaštite okoliša i zdravlja u EU-u daljnjim smanjenjem emisija onečišćujućih tvari u zrak iz cestovnog prometa radi što bržeg postizanja nulte stope onečišćenja, kako se zahtijeva u akcijskom planu za postizanje nulte stope onečišćenja. Inicijativom se nastoje postići sljedeći posebni ciljevi: 1. smanjiti složenost postojećih emisijskih normi Euro kako bi se smanjili administrativni troškovi i olakšala učinkovita provedba, 2. osigurati ažurirane granične vrijednosti za sve relevantne onečišćujuće tvari u zraku i 3. poboljšati kontrolu stvarnih emisija.

Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?

Uz emisijske norme Euro 6/VI. za automobile/kombije i kamione/autobuse već je na snazi potpuno usklađeno zakonodavstvo EU-a. Budući da su onečišćenje zraka i cestovni promet prekogranični problemi, djelovanje na nacionalnoj ili međunarodnoj razini vjerojatno neće dovesti do optimalnih rezultata. Bez zajedničkog djelovanja na razini EU-a države članice mogle bi donijeti brojna pravila različitih razina strogosti. To bi dovelo do rascjepkanosti tržišta i ugrozilo funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Stoga je za rješavanje problema prekomjernih emisija onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa potpuno opravdano djelovanje na razini EU-a.

B. Rješenja

Koje su opcije za ostvarenje ciljeva? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?

Opcije politike 1., 2.a, 2.b i 3.a (odbačena je opcija 3.b o visokim digitalnim ambicijama) razvijene su u skladu s posebnim ciljevima. Svim se opcijama nastoji smanjiti složenost trenutačnih emisijskih normi Euro tako da se uvedu mjere pojednostavnjenja. Ažurirane granične vrijednosti emisija za sve relevantne onečišćujuće tvari u zraku navedene su u opciji 1. s niskim zelenim ambicijama, u opcijama 2.a i 3.a sa srednjim zelenim ambicijama i u opciji 2.b s visokim zelenim ambicijama. Kontrola stvarnih emisija poboljšana je u opciji 1. na temelju nisko ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje, u opciji 2.a na temelju srednje ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje i zahtjeva za trajnost, u opciji 2.b na temelju visoko ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje i zahtjeva za trajnost te u opciji 3.a na temelju srednje ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje, zahtjeva za trajnost i novih digitalnih ambicija uz kontinuirano praćenje emisija. Ukupna ocjena proporcionalnosti djelotvornosti, učinkovitosti i usklađenosti svake od tih opcija pokazala je da se najpoželjnija opcija može suziti na opciju politike 3.a sa srednjim zelenim i digitalnim ambicijama za laka i teška vozila.

Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju opciju?

Javno savjetovanje pokazalo je da je općenito vjerojatnije da će dionici iz industrije poduprijeti osnovni scenarij, tj. scenarij „bez promjene politike”, pod pretpostavkom da se i dalje primjenjuju norme Euro 6/VI., ili opciju politike 1. s niskim zelenim ambicijama. Posebno su izrazili zabrinutost zbog tehnološkog potencijala za smanjenje emisija, osobito u okviru opcije 2.b. S druge strane, predstavnici država članica i civilnog društva te građani izrazili su veću podršku za mjere srednjih do visokih zelenih i digitalnih ambicija u okviru opcija politike 2.

i 3.

C. Učinci najpoželjnije opcije

Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?

Učinci su procijenjeni u odnosu na osnovni scenarij, uz pretpostavku da će se norme Euro 6d/VI. E i dalje primjenjivati, te na nedavni prijedlog revidiranih normi za emisije CO_2 za automobile/kombije. Najpoželjnija opcija politike 3.a na temelju dvostrukih zelenih i digitalnih ambicija nudi znatne pozitivne učinke na javno zdravlje i okoliš, izražene kao monetizirane koristi za zdravlje i okoliš koje obuhvaćaju sve onečišćujuće tvari do 2050. Glavni je pokretač tih pozitivnih učinaka smanjenje emisija štetnih onečišćujućih tvari u zrak. Primjerice, emisije NO_x iz automobila/kombija 2035. bi iznosile samo 221 kt u opciji politike 3.a, umjesto 389 kt iz osnovnog scenarija. Kad je riječ o kamionima/autobusima, emisije NO_x 2035. bi iznosile samo 313 kt u opciji politike 3.a, umjesto 705 kt u osnovnom scenariju. Procjenjuje se da će u razdoblju od 2025. do 2050. smanjenje emisija onečišćujućih tvari rezultirati ukupnim monetiziranim koristima za zdravlje u iznosu od 56 milijardi EUR za automobile/kombije i 134 milijarde EUR za kamione/autobuse. Osim toga, najpoželjnija opcija politike 3.a dovodi do ukupnih procijenjenih ušteda troškova za poduzeća od 4,7 milijardi EUR za automobile/kombije i 0,6 milijardi EUR za kamione/autobuse za razdoblje od 2025. do 2050.

Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?

Procjenjuje se da će se u okviru najpoželjnije opcije povećati ukupni regulatorni troškovi za automobilsku industriju. To se može pripisati povećanju materijalnih troškova usklađivanja u obliku troškova opreme za tehnologije za kontrolu emisija i povezanih troškova istraživanja i razvoja te umjeravanja, uključujući troškove postrojenja i alata. Ukupni dodatni regulatorni troškovi od 2025. do 2050. procjenjuju se na 35 milijardi EUR za automobile/kombije i 18 milijardi EUR za kamione/autobuse. Uzimajući u obzir i procijenjene uštede troškova, očekuje se da će se ukupni trošak po vozilu povećati za 304 EUR za automobile/kombije i za 2 681 EUR za kamione/autobuse. Očekuje se da troškovi po vozilu neće činiti više od 2 do 3 % prosječne cijene vozila za bilo koji segment vozila za automobile/kombije i kamione/autobuse.

Koji su učinci na MSP-ove i konkurentnost?

Iako najpoželjnija opcija negativno utječe na troškove proizvođača, koji su uglavnom velika poduzeća, također bi pozitivno utjecala na njihovu konkurentnost. Uporaba najboljih raspoloživih tehnologija za kontrolu emisija i novih senzora olakšala bi pristup ključnim međunarodnim tržištima, osobito Sjedinjenim Američkim Državama i Kini, koje imaju strože zahtjeve za granične vrijednosti emisija. Ne očekuje se znatan utjecaj na 35 utvrđenih malih i srednjih proizvođača (koji uglavnom proizvode automobile na temelju pogonskih sklopova velikih proizvođača), osobito jer će mali proizvođači i dalje biti izuzeti od određenih ispitivanja.

Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?

Budući da dodatni regulatorni troškovi proizlaze iz povećanja troškova hardvera, istraživanja i razvoja te povezanog umjeravanja, snosit će ih proizvođači i dobavljači automobila. Očekuje se da će dionici u sektoru te troškove prenijeti na svoje potrošače. Općenito se ne očekuju znatni učinci na nacionalne proračune i uprave.

Hoće li biti drugih bitnih učinaka?

Zahvaljujući kontinuiranom praćenju emisija potrošačima bi se moglo staviti na raspolaganje više informacija o vrijednostima emisija vozila, a istodobno bi se olakšalo otkrivanje neusklađenosti i neispravnosti. Očekuje se da će to pozitivno utjecati na povjerenje potrošača i pomoći u modernizaciji postupaka pregleda tehničke ispravnosti. Smatra se i da najpoželjnija opcija ima blago pozitivan učinak na jedinstveno tržište za sva vozila, vještine radnika i zapošljavanje. Nadalje, reguliranjem trajnosti baterija ugrađenih u vozilo promicat će se raširenija uporaba baterijskih električnih vozila.

Proporcionalnost?

Predložena mjera usmjerena je na cilj inicijative, tj. postizanje nulte stope onečišćenja u EU-u, a da se pritom ne prelazi ono što je potrebno za smanjenje složenosti postojećih emisijskih normi Euro, osiguranje ažuriranih graničnih vrijednosti za sve relevantne onečišćujuće tvari u zraku i poboljšanje kontrole stvarnih emisija.

D. Daljnje mjere

Kad će se ova politika preispitati?

Utvrđeno je nekoliko pokazatelja praćenja za preispitivanje emisijskih normi Euro 7 koje se planira provesti uz srednjoročnu evaluaciju inicijativa „Spremni za 55 %”.