EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

***Ledsagedokument til***

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer**

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

## Resumé

Konsekvensanalyse af udviklingen af Euro 7-emissionsnormer for biler, varevogne, lastbiler og busser.

## A. Behov for handling

**Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det et problem på EU-plan?**

På trods af de fremskridt, der er gjort med hensyn til at reducere skadelige emissioner gennem indførelse af prøvning af emissioner ved faktisk kørsel (RDE-prøvning) i 2017, blev der i evalueringen af Euro 6/VI for henholdsvis biler/varevogne og lastbiler/busser identificeret tre centrale problemer, der viser, at de eksisterende normer ikke i tilstrækkelig grad bidrager til at nedbringe forurenende emissioner fra vejtransport i EU: 1) emissionsnormerne for køretøjer er for komplekse. 2) de nuværende grænseværdier for forurenende emissioner er forældede, da mange skadelige forurenende stoffer fortsat er uregulerede, og der er mulighed for yderligere emissionsreduktioner med de nuværende teknologier. 3) emissioner fra køretøjer ved faktisk kørsel kontrolleres ikke tilstrækkeligt i løbet af køretøjets levetid (f.eks. kræver Euro 6 kun en holdbarhed på 5 år, mens gennemsnitsalderen for biler på vejene i EU er 10,8 år). På trods af de foreslåede $CO_2$-mål på 100 % for biler og varevogne inden 2035 og en stigende andel af tunge nul- og lavemissionskøretøjer og nye Euro 6d/VI E-køretøjer på markedet, kan der ikke opnås et lavt forureningsniveau for forurenende emissioner fra vejtransport, hverken for traditionelle forurenende stoffer såsom NOx, udstødningspartikler eller methan eller for nye forurenende stoffer som f.eks. lattergas eller ikke-udstødningsemissioner fra bremser og dæk, der vil være der, uanset hvilken motor der bruges.

**Hvilke resultater skal der opnås?**

Det overordnede mål er dobbelt: at sikre et velfungerende indre marked ved at fastsætte mere hensigtsmæssige, omkostningseffektive og fremtidssikrede regler for emissioner fra køretøjer og at sikre et højt niveau for miljø- og sundhedsbeskyttelse i EU ved så hurtigt som muligt at reducere luftforurenende emissioner fra vejtransport yderligere i retning af nulforurening som krævet i handlingsplanen for nulforurening. Målet med initiativet er opfyldelsen af følgende specifikke målsætninger: 1) at mindske kompleksiteten af de nuværende Euro-emissionsnormer, begrænse de administrative omkostninger og fremme en effektiv gennemførelse 2) at fastsætte ajourførte grænseværdier for alle relevante luftforurenende stoffer og 3) at forbedre kontrollen med emissioner ved faktisk kørsel.

**Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?**

Med Euro 6/VI-normerne for biler/varevogne og lastbiler/busser er der allerede indført en fuldt harmoniseret EU-lovgivning. Foranstaltninger på nationalt eller internationalt plan vil sandsynligvis ikke føre til optimale resultater, da både luftforurening og vejtransport har en grænseoverskridende karakter. Uden en fælles indsats på EU-plan kunne medlemsstaterne vedtage en lang række regler med forskellige strenghedsniveauer. Dette vil resultere i markedsfragmentering og skade det indre markeds funktion. En EU-indsats er derfor fuldt ud berettiget for at løse problemet med uforholdsmæssigt store forurenende emissioner fra vejtransport.

## B. Løsninger

**Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor ikke?**

Løsning 1, 2a, 2b og 3a (løsning 3b om høje digitale ambitioner er blevet forkastet) blev udviklet i overensstemmelse med de specifikke mål. Alle løsningerne har til formål at mindske kompleksiteten af de nuværende Euro-emissionsnormer ved at indføre forenklingsforanstaltninger. Ajourførte emissionsgrænser for alle relevante luftforurenende stoffer er fastsat i løsning 1 med et lavt grønt ambitionsniveau, i løsning 2a og 3a med et mellemhøjt grønt ambitionsniveau og i løsning 2b med et højt grønt ambitionsniveau. Kontrol af emissioner ved faktisk kørsel forbedres i løsning 1 ved hjælp af et lavt ambitionsniveau for grænserne for prøvning ved faktisk kørsel, i løsning 2a ved hjælp af middelhøjt ambitionsniveau for grænserne for prøvning ved faktisk kørsel og holdbarhedskrav, i løsning 2b ved hjælp af et højt ambitionsniveau for grænserne for prøvning ved faktisk kørsel og holdbarhedskrav og i løsning 3a ved hjælp af et middelhøjt ambitionsniveau for grænserne for prøvning ved faktisk kørsel, holdbarhedskrav og nye digitale ambitioner gennem løbende emissionsovervågning. Den overordnede proportionalitetsvurdering af effektiviteten og sammenhængen i hver af løsningerne har vist, at den foretrukne løsning kan indsnævres til løsning 3a med et mellemhøjt grønt og digitalt ambitionsniveau for lette og tunge køretøjer.

**Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?**

Den offentlige høring har vist, at interessenter i industrien generelt er mere tilbøjelige til at støtte

referencescenariet, dvs. scenariet "uændret politik", idet det antages, at Euro 6/VI fortsat finder anvendelse. eller løsning 1 med et lavt grønt ambitionsniveau. De gav navnlig udtryk for betænkeligheder med hensyn til det teknologiske potentiale for reduktion af emissioner, navnlig med hensyn til løsning 2b. Medlemsstaterne og repræsentanter for civilsamfundet og borgerne udviste på den anden side mere støtte til foranstaltningerne i de politiske løsningsmodeller 2 og 3 med et mellemhøjt eller et højt grønt og digitalt ambitionsniveau.

## C. C. Den foretrukne løsnings virkninger

**Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Virkningerne er blevet vurderet i forhold til et referencescenario under forudsætning af, at de nuværende Euro 6 d/VI E-trin og det nylige forslag til reviderede $CO_2$-emissionsnormer for personbiler/varevogne videreføres. Den foretrukne løsning 3a giver gennem et dobbelt grønt og digitalt ambitionsniveau betydelige positive virkninger for folkesundheden og miljøet, udtrykt som værdisatte sundheds- og miljøfordele, der dækker alle forurenende stoffer frem til 2050. Den vigtigste drivkraft bag disse positive virkninger er reduktionen af skadelige luftforurenende emissioner. For biler/varevogne i 2035 er NOx-emissionerne f.eks. kun 221 kt i løsning 3a i stedet for 389 kt i referencescenariet. For lastbiler/busser i 2035 er NOx-emissionerne kun 313 kt i løsning 3a i stedet for 705 kt i referencescenariet. Reduktionen af forurenende emissioner skønnes at resultere i samlede økonomiske sundhedsmæssige fordele på 56 mia. EUR for personbiler/varevogne og 134 mia. EUR for lastbiler/busser i perioden 2025-2050. Desuden resulterer den foretrukne løsning 3a i samlede omkostningsbesparelser for virksomheder, der anslås til 4,7 mia. EUR for biler/varevogne og 0,6 mia. EUR for lastbiler/busser i perioden 2025-2050.

**Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

De samlede reguleringsmæssige omkostninger for bilindustrien anslås at stige i forbindelse med den foretrukne løsningsmodel. Dette skyldes øgede udgifter til overholdelse af væsentlige bestemmelser i form af omkostninger til udstyr til emissionsbegrænsningsteknologier og de dermed forbundne FoU- og kalibreringsomkostninger, herunder omkostninger til faciliteter og værktøj. De samlede lovgivningsmæssige ekstraomkostninger mellem 2025 og 2050 anslås til 35 mia. EUR for personbiler/varevogne og 18 mia. EUR for lastbiler/busser. Når der også tages hensyn til de anslåede omkostningsbesparelser, forventes de samlede omkostninger pr. køretøj at stige med 304 EUR for personbiler/varevogne og med 2 681 EUR for lastbiler/busser. Omkostningerne pr. køretøj forventes ikke at udgøre mere end 2-3 % af den gennemsnitlige køretøjspris for alle køretøjssegmenter for biler/varevogne og lastbiler/busser.

**Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?**

Selv om den foretrukne løsning påvirker omkostningerne for fabrikanter, som hovedsagelig er store virksomheder, vil den også have en positiv indvirkning på deres konkurrenceevne. Anvendelsen af de bedste tilgængelige emissionsbegrænsende teknologier og nye følere understøtter adgangen til internationale nøglemarkeder, navnlig USA og Kina, som har strengere emissionskrav. De 35 identificerede SMV-fabrikanter — som generelt fremstiller biler på grundlag af drivlinjer fra store fabrikanter — forventes ikke at blive påvirket i væsentlig grad, navnlig da undtagelsen fra visse prøvninger for fabrikanter af små mængder køretøjer fortsat vil finde anvendelse.

**Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?**

Da yderligere reguleringsmæssige omkostninger er en følge af stigende omkostninger til hardware og FoU og dermed forbundne kalibreringsomkostninger, vil de blive afholdt af bilfabrikanter og -leverandører. Sektorens aktører forventes at overføre disse omkostninger til deres forbrugere. Overordnet set forventes der ingen væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder.

**Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Gennem løbende emissionsovervågning kan forbrugerne få adgang til flere oplysninger om køretøjers emissionspræstationer, samtidig med at det vil blive lettere at opdage manglende overensstemmelse og funktionsfejl. Dette forventes at påvirke forbrugernes tillid positivt og bidrage til at modernisere procedurerne for teknisk kontrol. Den foretrukne løsning anses også for at have en lettere positiv indvirkning på det indre marked for alle køretøjer og på arbejdstagernes kvalifikationer og beskæftigelse. Desuden vil tilliden til batteridrevne køretøjer blive fremmet ved at regulere holdbarheden af elektriske batterier.

**Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede foranstaltning imødekommer initiativets mål — EU's ambition om nulforurening — uden at gå ud

over, hvad der er nødvendigt for at mindske kompleksiteten af de nuværende Euro-emissionsnormer, sikre ajourførte grænseværdier for alle relevante luftforurenende stoffer og forbedre kontrollen med emissioner ved faktisk kørsel.

## D. Opfølgning

**Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

Der er identificeret en række overvågningsindikatorer for revisionen af Euro 7-emissionsnormerne, som er planlagt i forbindelse med midtvejsevalueringen af "Fit for 55" -initiativerne.